VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 291)
z dnia 26 listopada 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 291)

26 listopada 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja Ministra Infrastruktury i Rozwoju o realizacji ustawy z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej;

– informacja Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat wniosków i postulatów II Międzynarodowego Kongresu Morskiego, który odbył się w dniach 12-14 czerwca 2014 r. w Szczecinie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Tomasz Bobin** dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku, **Anna Stelmaszyk-Świerczyńska** dyrektor ds. technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni, **Jacek Cichocki** dyrektor ds. technicznych Urzędu Morskiego w Szczecinie, **Dariusz Więcaszek** prezes Północnej Izby Gospodarczej, **Paweł Szynkarek** dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Czesława Christowa** przedstawiciel Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie oraz **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

W posiedzeniu udział wzięły pracownice Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska -Łasicka –** z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. W temacie dzisiejszego posiedzenia mamy dwa punkty. Jest to informacja Ministra Infrastruktury i Rozwoju o realizacji ustawy z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. W drugim punkcie mamy informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju na temat wniosków i postulatów II Międzynarodowego Kongresu Morskiego, który odbył się w dniach 12-14 czerwca 2014 r. w Szczecinie.

Czy do zaproponowanego porządku są uwagi? Nie słyszę.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek. Przystępujemy do jego realizacji.

W posiedzeniu bierze udział resort infrastruktury i rozwoju, który reprezentuje podsekretarz stanu w tym resorcie, pani Dorota Pyć. Witam panią minister wraz z zespołem współpracowników. W posiedzeniu biorą udział także dyrektorzy i zastępcy dyrektorów urzędów morskich. Ponadto w posiedzeniu uczestniczy prezes Północnej Izby Gospodarczej, a także dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie. Mam nadzieję, że jesteśmy we właściwym gronie, aby zmierzyć się z tematami, które są zawarte w porządku posiedzenia.

Zgłasza się pan poseł Arkadiusz Litwiński. Bardzo proszę panie pośle.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Panie przewodniczący, zgłaszam spóźniony wniosek, bo powinien być zgłoszony przy porządku posiedzenia. Mam pytanie. Z uwagi na liczbę osób, która uczestniczy w posiedzeniu w poszczególnych punktach, to może zastanowilibyśmy się nad zmianą kolejności

punktów. Chyba, że pani minister przewiduje, że pierwszy punkt nie będzie za długo omawiamy. Tego się spodziewam.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeśli jest taka potrzeba, to przychylę się do niej, ponieważ nie ma żadnych przeszkód. Czy w ogóle jesteśmy do tego przekonani? Proszę o głębsze uzasadnienie.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Wycofuję wniosek.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem. Miałem wątpliwości, czy warto dokonać tych zmian. Wobec powyższego przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę panią minister. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, państwo posłowie, szanowni państwo, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju realizuje ustawę o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 roku m.in. przez przystąpienie do opracowania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. W marcu 2014 r. zakończono negocjacje projektu dyrektywy w sprawie morskiego planowania przestrzennego. Polska w tym przypadku osiągnęła sukces negocjacyjny. Wszystkie kluczowe uwagi dotyczące terminów opracowywania planów, ich zakresu, sposobu uzgadniania wymiany danych przestrzennych, czyli te polskie uwagi zostały uwzględnione w ostatecznym brzmieniu projektu dyrektywy. W dniu 23 lipca 2014 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę 2014/89/UE ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, która została opublikowana 28 sierpnia 2014 r. Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek jej implementacji do prawa krajowego najpóźniej do 18 września 2016 r. oraz obowiązek opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich do dnia 31 marca 2021 r.

Szanowni państwo, sukces negocjacyjny polega na tym, że polskie przepisy, tj. ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej oraz Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 5 sierpnia 2013 r. w sprawie planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, w dniu przyjęcia dyrektywy w 90% zapewniały już implementację tej dyrektywy. To jest sukces, ponieważ jako Polska mieliśmy bardzo duży wpływ na kształt tych uregulowań, które znalazły się w dyrektywie.

Obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju prowadzi prace nad zmianą ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. To jest bardzo ważne. Po to prowadzimy prace nad zmianami, aby w całości wdrożyć przepisy dyrektywy 2014/89/UE. Ponadto do projektu przedmiotowej ustawy zostaną wprowadzone przepisy niezbędne do sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, które bezpośrednio nie wynikają z dyrektywy, ale są konieczne do jej pełnego wdrożenia. Będą to przepisy regulujące przebieg podstawowej linii brzegowej morza terytorialnego oraz szczegółową procedurę uzgadniania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. W nowelizacji ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej będziemy również podejmować regulacje wyznaczenia lądowo-morskiej strefy przybrzeżnej w stosunku, do której zostaną zastosowane procesy zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi, o których jest mowa w jednym z artykułów dyrektywy.

Jednocześnie do projektu ustawy zostały wprowadzone przepisy nie związane z implementacją dyrektywy, a dotyczące usprawnienia, co jest bardzo ważne, uzyskiwania pozwoleń lokalizacyjnych oraz pozwoleń na układanie i utrzymywanie podmorskich kabli i rurociągów na polskich obszarach morskich.

Projekt ustawy pod koniec października bieżącego roku został włączony do wykazu prac Rady Ministrów w kategorii II – projekty konieczne. Udało się nam to po wielu miesiącach negocjacji. Jest to naszym sukcesem. W ubiegłym roku rozpoczęto prace nad sporządzeniem planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Pierwsze spotkanie odbyło się 4 września 2013 r. Obwieszczeniem w dniu 15 listopada 2013 r. dyrektorzy urzędów morskich przystąpili do procesu planistycznego projektu

zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich będzie procesem złożonym. Można powiedzieć, że jest już procesem, bo ten proces rozpoczął się. Będzie złożony, długotrwały i będzie wymagał przeprowadzenia badań środowiskowych, transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko i przede wszystkim uzgodnień społecznych. Prace nad opracowaniem projektu planu będą trwały ok. 6 lat. One zostały podzielone na etapy. Chciałabym szanownych państwa poinformować, jakie są to etapy. Pierwszy etap. Zbliża się termin opracowania studium zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich wraz z analizami przestrzennymi, które będą określać uwarunkowania przestrzenne, prawne, gospodarcze, społeczne i przyrodnicze dla potrzeb sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Drugi etap to opracowanie planu strategicznego wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko oraz przeprowadzenie konsultacji społecznych i uzgodnień krajowych. Ten etap rozpocznie się na początku 2015 r., a zakończenie planujemy w połowie 2016 r. Trzeci etap to przeprowadzenie uzgodnień międzynarodowych. Rozpoczęcie to połowa 2016 r., a zakończenie planujemy na połowę 2017 r., ponieważ pojawia się tutaj konieczność zorganizowania wielu spotkań uzgodnieniowych. Czwarty etap to wykonanie badań uzupełniających, które wynikają ze wskazań zawartych w planie strategicznym. To rozpoczniemy w połowie 2015 r., a zakończenie planujemy do 2022 r., ponieważ jest to proces dość skomplikowany. Piąty etap to opracowanie szczegółowych planów, których rozpoczęcie nastąpi w połowie 2017 r., natomiast zakończenie w 2022 r.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju planuje bardzo zintensyfikowane prace nad wpisaniem zadania utworzenia planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich do Programu Operacyjnego Wiedza, Edukacja, Rozwój, w perspektywie 2014-2020, czyli POWER 2014-2020. Program ten ma nam zagwarantować finansowanie tych planów. Tutaj istnieją realne szanse na uruchomienie realizacji zadań wraz z początkiem 2015 r. Te plany są nam bardzo potrzebne z tego względu, aby jak najlepiej dysponować przestrzenią morską i wydawać jak najlepsze decyzje w tym zakresie. Chociażby mając na celu rozwój morskiej energetyki wiatrowej. Tutaj podjęte zostały działania, które ułatwiają inwestorom proces inwestycyjny w zakresie lokalizacji farm wiatrowych na morzu. To jest również element realizacji ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej.

W 2010 r. ministerstwo zamieściło na stronie internetowej mapę potencjalnych miejsc, w których inwestorzy mogą lokalizować morskie farmy wiatrowe. Mapa została zaopiniowana przez ministrów właściwych ds. gospodarki, kultury i dziedzictwa narodowego, rybołówstwa, środowiska, spraw wewnętrznych oraz Ministra Obrony Narodowej. Na dzień dzisiejszy mapa jest substytutem, ponieważ nie mamy jeszcze planów zagospodarowania przestrzennego. Jest substytutem planu zagospodarowania przestrzennego dla obszarów morskich i nie ma charakteru wiążącego, ale stanowi bardzo ważną wskazówkę dla inwestorów w zakresie najlepszych lokalizacji dla morskich farm wiatrowych.

W 2011 r. wprowadzono zmiany legislacyjne do ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Zmiany wprowadziły ratalny system opłat za zajęcie wyłącznej strefy ekonomicznej. Przypomnę, że farmy wiatrowe możemy lokalizować tylko w obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej, czyli poza zewnętrzną granicą morza terytorialnego, czyli poza terytorium RP. Zmiany, jak mówiłam, wprowadziły ratalny system opłat za zajęcie owej strefy ekonomicznej. Do momentu zmian była to jedna opłata, a po zmianie są to cztery raty. Nowe przepisy wydłużyły także okres ważności pozwolenia na wykorzystanie sztucznych wysp z 5 do 30 lat. Zmiany legislacyjne sprzyjające inwestorom przełożyły się na bardzo dużą liczbę wniosków. Od wejścia w życie zmian do ustawy, tj. od 30 lipca 2011 r., wpłynęło 75 wniosków o wydanie pozwolenia na wzniesienie i wykorzystanie sztucznej wyspy i urządzeń na polskich obszarach morskich dla morskich farm wiatrowych w wyłącznej strefie ekonomicznej. Do dnia dzisiejszego wydano 37 pozwoleń, a do budżetu państwa wpłynęło ok. 104.000 tys. zł tytułem pierwszej raty. Dwie spółki: Bałtyk Środkowy III Sp. z o.o. oraz Elektrownia Wiatrowa Baltica-3 Sp. z o.o. otrzymały warunki przyłączenia swoich farm do polskiej sieci elektroenergetycznej w okresie 2020-

2025. Aktualnie zlecono obszerne badania środowiskowe, które są niezbędne do wykonania raportu oddziaływania na środowisko.

Ministerstwo Gospodarki przewiduje w projekcie ustawy o odnawialnych źródłach energii OZE możliwość zmian w ogólnym bilansie mocy przyłączeniowej kosztem inwestycji, które uzyskały warunki przyłączenia do sieci lub podpisały umowy na możliwość przyłączenia, a nie będą w stanie zrealizować inwestycji w całości lub w jej części. Nie oznacza to jednak, że nadwyżki mocy zostaną spożytkowane na przyłączenie do sieci tylko i wyłącznie morskich farm wiatrowych. We wrześniu bieżącego roku Fundacja na Rzecz Energetyki Zrównoważonej zaproponowała wprowadzenie zmian do ustawy w ramach prac sejmowych w związku z projektem OZE. Zmiana ustawy polega na wydłużeniu terminu, w którym inwestor zobowiązany jest do uzyskania pozwolenia na budowę morskiej farmy wiatrowej z 6 do 16 lat oraz wydłużenie okresu ważności pozwolenia z aktualnie obowiązujących 30 lat do 50, a nawet 70 lat. Jest to niestety niemożliwe do wprowadzenia. Ustawa ma nie tylko zastosowanie do ustanawiania farm wiatrowych w wyłącznej strefie ekonomicznej RP, ale dotyczy także innych urządzeń, instalacji wznoszonych na polskich obszarach morskich. Tym samym propozycję zmiany należy rozpatrywać również w kontekście innych sposobów korzystania z morza, a także zmienności w czasie priorytetów i możliwości technicznych realizacji przedsięwzięć na morzu i korzystania z przestrzeni morskiej. Nie można korzystnie rozwiązać problemów jednej branży kosztem możliwości realizacji innych przedsięwzięć. Przestrzeń morska jest dobrem wspólnym. Powinna być wykorzystywana zgodnie z najlepszym interesem publicznym. Są regulacje umożliwiające wydłużenie terminów z przyczyn niezależnych od inwestora i są one wystarczające oraz akceptowalne w odniesieniu do wszystkich obiektów.

Wprowadzenie możliwości przenoszenia praw wynikających z pozwolenia na inny podmiot wymaga dogłębnej analizy. Wydanie pozwolenia to zobowiązanie Skarbu Państwa i administracji morskiej. Pozwolenie nie tylko lokalizuje inwestycje, ale również gwarantuje prawo do dysponowania wskazanym obszarem, akwenem. W opinii Departamentu Prawnego MIiR, wątpliwości natury formalnoprawnej budzą zaproponowane przepisy przejściowe proponujące zastosowanie wprowadzonych zmian do pozwoleń wydanych przed wejściem w życie ustawy. Rozwiązanie to nie może być sprzeczne z konstytucyjną zasadą, że prawo nie działa wstecz. Należy podkreślić, że decyzje administracyjne są wydawane w oparciu o przepisy obowiązujące w dacie orzekania. Mają charakter wiążący od chwili ich doręczenia, a ponadto korzystają z przymiotu ostateczności i prawomocności.

W przypadku pozwoleń należy dodatkowo wziąć pod uwagę procedurę. Procedura ich wydawania jest często poprzedzona tzw. postępowaniem rozstrzygającym, którego istotą jest wyłonienie z grona konkurujących ze sobą inwestorów tego, który zaproponuje najkorzystniejsze warunki realizacji przedsięwzięcia. Zmiana warunków pozwolenia nie może naruszać zasad uczciwej konkurencji. Zarówno propozycje zmian, jak i ich uzasadnienie nie odnoszą się w wyczerpujący sposób do kwestii procesowych. Nie jest jasne, czy zmiana warunków pozwolenia miałaby następować z mocy prawa, czy też miałaby być na podstawie postępowania administracyjnego prowadzonego w oparciu o art. 155 K.p.a.

Pomijając kwestię orzecznictwa bez przywoływania go w tej chwili, zdaniem Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MIiR, przedmiotowe propozycje zmian powinny być procedowane w ramach nowelizacji ustawy, a nie w ramach rozpatrywania ustawy OZE. To jest stanowisko MIiR, które zostało wypracowane przez Departament.

Szanowni państwo, poruszyłam w swojej wypowiedzi dwa tematy, które są ze sobą ściśle związane i dotyczą nurtu realizacji ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Dlaczego akurat te? Są one dla nas bardzo ważne ze względu na gospodarkę morską i jej rozwój. Są również bardzo ważne ze względu na konieczność i realne możliwości uporządkowania przestrzeni morskiej oraz określenia, które obszary z naszej strefy morskiej, traktowanej jako całość, powinny być wykorzystywane, i w jaki sposób.

Chciałam uzupełnić, że generalnie stoimy na stanowisku otwarcia przestrzeni, co do zasady wprowadzania pewnych zakazów, bądź ograniczeń korzystania z tej przestrzeni tam, gdzie jest to konieczne i dobrze uzasadnione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo o zgłaszanie się posłów. Proszę bardzo, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, gdyby pani minister wcześniej przekazała zaprezentowany materiał, to łatwiej byłoby nam odnieść się do niego. Mam pytanie w zakresie planów przestrzennego zagospodarowania polskich obszarów morskich. Pytanie związane jest z przepisami transgranicznymi. Czy w tym zakresie jest jakiś postęp? Jeśli chodzi o nasze terytorium, to nie ma problemu. Mamy tutaj pełną swobodę. Natomiast wiem, że w kwestiach transgranicznych są problemy i czy są one rozwiązywane?

Nie wiem, czy jest to miejsce na rozmowę o tym, ale są urzędy morskie i MIiR, to chciałbym powiedzieć, że powinno być wzięte pod uwagę bezpieczeństwo związane z naszymi portami i kwestią gospodarki pomiędzy MIiR a Ministerstwem Skarbu Państwa. Był taki przypadek w Stoczni Gdynia, kiedy administracja związana z portami nie mogła dogadać się z Ministerstwem Gospodarki i Ministerstwem Skarbu Państwa. Chodziło o tereny sprzedane trzecim podmiotom, których nie można było teraz kupić, przez co port w Gdyni nie może się rozwijać. Dotyczy to rozwoju gospodarki morskiej. Chciałbym, aby było to brane pod uwagę przy rozmowach.

Pamiętam dyskusję o nowelizacji zmian dotyczących farm wiatrowych. Byłem wtedy członkiem podkomisji, która zajmowała się tym. Pamiętam dość duży nacisk i presję czasową i że bardzo szybko musimy dokonać zmian w ustawie, ponieważ są inwestorzy. Z tego, co usłyszałem od pani minister, jest kilku inwestorów. Czy są wydane ostateczne decyzje?

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

37 pozwoleń.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

37 pozwoleń. Był też problem co do obszarów, które ma wyznaczyć ministerstwo. Z tego, co pani mówiła, to obszary są już wyznaczone. Czy są już jakieś wnioski odnośnie do przyszłych koncesjonariuszy, którzy mogliby korzystać z tego, gdyby obszary były niewystarczające? Pamiętam, że w tym temacie były zgłaszane kontrowersje przez niektórych inwestorów. Potem część z nich wycofała się, nawet niektórzy inwestorzy z Polski. Pytanie, czy w tym zakresie obszary są wystarczające i nadają się do lokowania farm?

Są też zastrzeżenia, że farmy są usytuowane zbyt daleko brzegu. Są to inne rozwiązania niż w Niemczech. Niemieccy inwestorzy czasami jeszcze dalej je odsuwają. Jest to presja środowisk lokalnych, a samorządy lokalne chciałyby usytuować to jak najdalej, aby farmy nie były widoczne. Inwestorzy chcieliby je wybudować jak najbliżej lądu, bo wiadomo, że wiążą się z tym określone koszty. Niemcy rozwiązali to tak, że są też większe dopłaty, jeśli jest to dalej. Czy przewiduje się w tym zakresie jakieś zmiany? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę o głos pana posła Jerzego Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, szanowni państwo, rzetelnie i gruntownie przedstawiono procedury dojścia do planów przestrzennych związanych z obszarami morskimi. Za to bardzo dziękuję.

Chciałbym, abyśmy dowiedzieli się, w którym kierunku idzie dyrektywa. Jest ona tym dokumentem, który spowodował przyspieszenie pracy. Można powiedzieć, że w pewnym sensie umożliwił te prace. W jakim kierunku idzie rozwój obszarów morskich? Są na pewno kierunki, jak ma być wykorzystane Wybrzeże i obszary morskie. W jaki sposób może to wpłynąć nie tylko na budowę farm wiatrowych, czy też ich brak? Jest to tylko jakiś bardzo mały element problemów, którymi się zajmujemy. Jest przemysł stoczniowy, porty, jest wykorzystanie morza, jako obszaru żeglugi, obszaru turystycznego lub miejsca życia zwierząt. Tych problemów moglibyśmy wymieniać bardzo dużo. Prosiłbym o informację, w jakim kierunku ma to iść w Polsce?

Jeszcze jedna sprawa, o której wspomniał pan poseł Kazimierz Smoliński. Chciałem poruszyć sprawę sąsiedztwa z Federacją Rosyjską. Czy jest szansa, że będzie możliwość ułożenia współpracy? Sądząc z doświadczeniami z Zalewem Wiślanym, będzie trudno. Czy Komisja Europejska dostrzega ten problem? Czy będziemy mogli liczyć na wsparcie tej instytucji, w tym zagadnieniu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze? Dobrze, strona społeczna. Proszę o przedstawianie się, ponieważ posiedzenie jest rejestrowane.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dziękuję za zaproszenie. Jacek Dubiński. Zawodowo starszy mechanik, a społecznie przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Panowie posłowie słusznie zauważyli dwie rzeczy, że obszar morski, to oprócz farm wiatrowych i ochrony środowiska, także jeszcze obszar gospodarczy. To, co przywozimy do portu, musimy też wywieźć. Chciałem zaznaczyć rzecz, o której mówię trzeci raz. Oprócz tego, że jestem współprzewodniczącym trójstronnego zespołu ds. żeglugi, jestem także w zespole ds. rewitalizacji Pomorza Zachodniego. Są to kwestie stoczni i gospodarki na Pomorzu Zachodnim. Chciałem zaznaczyć, że gospodarka morska rozrasta się i nie mamy praktycznie statków z polską banderą. Mamy własne statki i żeglugę promową, która rozwija się w dobrym tempie. Jeśli chodzi o korytarz Świnoujście -Trelleborg, Świnoujście -Ystad, to jest 12% rocznie. Nie posiadamy infrastruktury, aby wywieźć te towary z portu. Na przedostatnim posiedzeniu zespołu ds. rewitalizacji dyrektorzy portów stwierdzili, że nie ma planów, jak zrobić drogi dojazdowe. Oni chętnie to pokryją. Przez to zakorkujemy się. Powiem z praktyki. W okresie od maja do września odcinek 90 km pomiędzy Szczecinem, a Świnoujściem pokonuje się w 4 godziny. W Świnoujściu jest baza promowa. W sobotę jechałem do Polkowic do KGHM. W 3 godziny przejechałem 300 km. Jechałem zgodnie z przepisami. Taka jest różnica. Jeśli tego nie zrobimy, to porty zakorkują się. Budujemy terminal gazowy w Świnoujściu i to nie tylko pójdzie rurami. Nie wywieziemy tego ze Świnoujścia. Zakorkujemy się i w pewnym momencie żegluga promowa i profity, które mamy, przejdą nam bokiem. Dlatego jest to istotna kwestia przy zagospodarowaniu terenów morskich.

Jeszcze jedna mała sprawa społeczna. Mówimy o sprzedaży gruntów. Chciałem powiedzieć, że nasz trójstronny zespół jest jedynym zespołem, który funkcjonuje pomimo blokady związkowej. Jest to jeszcze jedyny zespół, który się zbiera. Jest taka kwestia, że terminal, który mamy w Gdyni, DCT, jest eksterytorialny. Ten terminal łamie wszystkie zobowiązania, które podpisała Polska. Dyrekcja tego terminalu łamie m.in. Konwencję Międzynarodowej Organizacji Pracy z 2006 r. dotyczącą swobodnego dojazdu dla marynarzy, który jest bezpłatny. Każde państwo ma to gwarantować. To jest poważna sprawa międzynarodowa. Można dojechać tam taksówką opłacaną prywatnie, a nie można dojechać ze Stella Maris autobusem, który wozi marynarzy bezpłatnie.

Druga sprawa, że nie można tam zorganizować żadnych związków zawodowych. Dyrekcja uznaje, że konwencje 87 i 98 nie mogą działać. Ten element ludzki również jest w ramach gospodarki morskiej i w ramach zagospodarowania naszego całego Pomorza. Dziękuję państwu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, czy ktoś z państwa jeszcze? Nie ma zgłoszeń. Wobec powyższego proszę bardzo panią minister o odniesienie się do poruszanych kwestii i udzielenia odpowiedzi na zadane pytania. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję uprzejmie, panie przewodniczący. Odnosząc się do pytania pana posła Smolińskiego, które dotyczyło przepisów transgranicznych, to chciałam poinformować, że w listopadzie bieżącego roku w Berlinie zebrał się komitet ds. zagospodarowania granicy polsko-niemieckiej. Po raz pierwszy na posiedzeniu tego komitetu były rozważane kwestie dotyczące planowania i zagospodarowania przestrzennego na morzu. Nie

dość tego. Powołana została także grupa robocza. Współprzewodniczącą grupy roboczej jest obecna tutaj, dzisiaj, z nami pani dyrektor Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi pani Katarzyna Krzywda. Mamy więc panią dyrektor departamentu, która jednocześnie jest współprzewodniczącą tej grupy. W harmonogramie etapów przedstawiałam ramy czasowe, które będą potrzebne na uzgodnienia. Te są dosyć duże. To jest początek procesu rozmów z Niemcami. Prowadziliśmy również rozmowy ze stroną szwedzką.

W odniesieniu do pytania pana posła Szmita o Federację Rosyjską, to kwestia wygląda w ten sposób, że rzeczywiście Rosja nie jest państwem członkowskim Unii Europejskiej. W związku z tym nie jest związana dyrektywą o planowaniu przestrzennym morskim. Jest natomiast stroną, państwem, według Konwencji Helsińskiej o ochronie środowiska obszaru Morza Bałtyckiego, czyli bezpośrednio bierze udział w pracach Komisji Helsińskiej, czyli HELCOM. W ramach HELCOM-VASAB takiej współpracy przygotowywane są pewne konkluzje. To jest dosyć istotne. Na tym poziomie cały czas myślimy i mamy taką nadzieję oraz nie mamy wątpliwości, że współpraca będzie układała się na dotychczasowych warunkach. Natomiast sama dyrektywa nie nakłada na nas żadnych obowiązków związanych z naszymi działaniami skierowanymi na Federację Rosyjską. Chodzi tu o uzgodnienia. Ona mówi o tym, że mamy tylko informować państwa spoza UE, a w tym układzie Federację Rosyjską. Dyrektywa dotyczy wszystkich państw członkowskich. Różne państwa europejskie graniczą z różnymi państwami, nawet z państwami z Afryki Północnej. To jest więc uregulowane w ten sposób.

Pojawiło się bardzo ważne pytanie. Zadał je pan poseł Smoliński. Chodzi o wnioski dotyczące przyszłych koncesjonariuszy. Tutaj chciałabym poprosić, jeśli zgodzi się pan przewodniczący, żeby głos w tej kwestii zabrała pani dyrektor Alicja Ogonowska, która odpowiedzialna jest za inwestycje i od wielu lat jest bezpośrednio zaangażowana w ten proces.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MIiR Alicja Ogonowska:

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo. Pani minister, szanowni państwo, panie pośle, ja również pamiętam, że w podkomisji pracowaliśmy nad nowelizacją tej ustawy. Na tamte czasy głównym argumentem był pośpiech. Inwestorzy byli bardzo zaangażowani. Chciałabym powtórzyć informacje, które przedstawiła pani minister. Zaraz po wprowadzeniu przepisów nowelizujących tę ustawę wpłynęło do resortu 75 wniosków, z których 37 uzyskało pozytywną decyzję resortu. Na dzisiaj wszystkie są ważne i inwestorzy przystępują do dalszego procesu przygotowania inwestycji. Jak wskazała pani minister, dwa podmioty są wiodące. Te dwa podmioty uzyskały pozwolenie na przyłączenie do sieci elektroenergetycznej. Mają ten proces najbardziej zaawansowany. Monitorujemy także dalszy etap realizacji tych inwestycji i inwestorzy przygotowują prognozę oddziaływania na środowisko. Inne podmioty przygotowują swoje wnioski jeśli chodzi o przyłączenie do sieci elektroenergetycznej. Ministerstwo Gospodarki współpracując z nami przygotowuje przepisy, które umożliwią włączenie tego sektora do sieci. To chyba wyczerpuje odpowiedź na pytanie pana posła. Mamy przygotowaną i zaktualizowaną taką mapę. Chciałam pokazać, jak to wygląda na dzień dzisiejszy. Mogę taką mapę panu posłowi dzisiaj osobiście przekazać. Tak wyglądają wszystkie pozwolenia, które zostały wydane do tej pory.

Jeśli chodzi o działki koncesyjne, to obecnie wydane pozwolenia, czyli 37, nie zajmują całej przestrzeni, która została na to przeznaczona. Jak widać na tej mapie, zgodnie z przepisami znowelizowanej ustawy, są one odsunięte 12 mil morskich od brzegu, jak wnioskowały podmioty zainteresowane. Były to głównie samorządy. Stąd taki, a nie inny obraz tej mapy. Proszę zauważyć. Ta linia przerywana wskazuje nam, gdzie znajduje się te 12 mil. Większość farm wiatrowych jest zlokalizowanych zaraz za. Rozumiemy z tego, że dla inwestorów jest to dogodna lokalizacja. Na tym etapie inwestorzy najbardziej zain-

teresowani przygotowują projekty podłączenia ewentualnych i już powstałych farm wiatrowych na morzu do sieci. Występują do nas również z takimi wnioskami o pozwolenie.

Jak pani minister wskazała, w znowelizowanej ustawie okres ważności takiego pozwolenia celowo został przedłużony z 5 lat do 30 lat, aby dać inwestorom realne szanse na zrealizowanie inwestycji, o czym również marzymy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan poseł Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Jeżeli można, to jeszcze pytanie do pani dyrektor. Czy występują problemy jeśli chodzi o ewentualną kolizję z obszarami specjalnymi wykorzystywanymi przez wojsko? Wiem, że był to dosyć wrażliwy punkt jeśli chodzi o funkcjonowanie obszarów i tej ustawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu w MIiR Alicja Ogonowska:

Chętnie odpowiem na to pytanie. Zanim przygotowywaliśmy przepisy do nowelizacji tej ustawy, jak pani minister wskazała, była przygotowana mapa potencjalnych farm wiatrowych. Pani minister mówiła o tym na wstępie. Było to konsultowane ze wszystkimi zainteresowanymi resortami, m.in. MON-em. Ministerstwo Obrony Narodowej w konsultacji z nami, kształtując ostateczną formę tej mapy, wyeliminowało poligony. Mapa zamieszczona od 2011 r. na stronie MIiR jest tą właściwą, z potencjalnymi miejscami, i wyłącza poligony wojskowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze? Proszę bardzo, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Padło tu 12 mil. Mam pytanie do praktyków. Jaka, przy dobrej przejrzystości powietrza, z poziomu plaży oraz z wyższego klifu, jest widoczność? Żeby nie było tutaj wątpliwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Jeszcze pan poseł Szmit. Tak?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Chciałem dopytać, ponieważ pani minister nie odniosła się do mojego pytania, które dotyczyło kierunków dyrektywy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Pytanie pana posła Litwińskiego, do kogo było kierowane?

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Do wszystkich dyrektorów urzędów morskich.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. To pani minister wskaże właściwego dyrektora urzędu morskiego do udzielenia odpowiedzi. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Bardzo proszę panią Annę Stelmaszyk-Świerczyńską o udzielenie odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę pani dyrektor.

Dyrektor ds. technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Chciałam jeszcze nawiązać do tego pytania o poligonach. Co do farm, to pani dyrektor Ogonowska ma pełną rację, bo jest to wykluczone. Natomiast wczoraj odbyło się drugie spotkanie dotyczące studium uwarunkowań. Tam niestety wychodzi, że konflikty są pomiędzy farmami wiatrowymi a innymi działaniami na morzu. To nie jest takie proste. Natomiast studium uwarunkowań nie rozstrzyga żadnych sposobów użytkowania. Pokazuje tylko pewne rzeczy i będzie to rozstrzygane w planie, który będzie opra-

cowywany wraz z publicznym udziałem. Nie jest tak, że zainteresowane tym są tylko jedne strony. Występuje tam np. problem pomiędzy rybakami a obszarami zamykanymi. Nawet występują pewne problemy pomiędzy trasami żeglugowymi. Tak że te konflikty trzeba będzie rozstrzygnąć. Po to robimy te plany i w sumie to nie dyrektywa je przyspieszyła, tylko my je zaczęliśmy robić wcześniej niż dyrektywa. Tak że staramy się trzymać rękę na pulsie.

Co do widoczności do 12 mil morskich, to przy dobrej widoczności są to „zapałki". Wiatraki są wysokości 80 i 130 m. To też zależy od tego, co przyjmujemy, ale generalnie można powiedzieć, że są widoczne jak zapałki. Nie są to wieże, tylko takie „zapałki" na horyzoncie. Nie jest też tak, że są zupełnie niewidoczne.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pani minister, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Czasami, jak jest bardzo dobra widoczność i stoi się w Gdyni na bulwarze, to widać drzewa na Półwyspie Helskim. Przechodzę do odpowiedzi na bardzo ważne pytanie pana posła Szmita, bo mam je w pamięci. Chciałam na nie odpowiedzieć tak samo, jak odnieść się do tego, co powiedział pan przewodniczący Dubiński.

Jeżeli chodzi o dyrektywę, to zawiera ona otwarty katalog sposobów użytkowania morza. Jest powiedziane, że w tym katalogu mamy np. energetykę, turystykę i rybołówstwo oraz te obszary wyłączeń ze względu na obronność, a także trasy żeglugowe. Ten katalog jest prawie identyczny z katalogiem zawartym w rozporządzeniu z 2013 r. pozwalającym na wykonanie ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Dyrektywa ma taki charakter, ponieważ uwzględnia specyfikę poszczególnych państw morskich, członkowskich UE. Ona nie mogłaby być szczegółowa i nakazująca. Każdy region jest inny. To od państw członkowskich zależy, jakie priorytety gospodarcze będą realizowane w przestrzeni morskiej. Zależy to również od zasobów, które państwo członkowskie posiada w swoich obszarach morskich. To jest bardzo ważne. Generalną zasadą, która przyświeca dyrektywie, jest zrównoważony rozwój. To jest bardzo ważne.

Jeżeli mogę, to chciałam odnieść się do uwag, które przedstawił pan przewodniczący Dubiński, co do tych dotyczących DCT, to nie ma nic wspólnego z realizacją ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Natomiast co do intermodalności, czyli połączenia portów morskich infrastrukturalnie, to też w zasadzie nie jest przedmiotem regulacji ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Bardzo chętnie chciałabym odnieść się do tego w drugim punkcie naszego dzisiejszego spotkania, gdzie przedstawię, które projekty będą realizowane, które są zrealizowane, i jakie są to kwoty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Wobec wyczerpania głosów w dyskusji, stwierdzam, że pierwszy punkt porządku został zrealizowany. Sformułuję wniosek, że informacja została przyjęta przez Komisję. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, to uznam, że mój wniosek został zaakceptowany przez Komisję. Nie słyszę sprzeciwu.

Przechodzimy do drugiego punktu. Bardzo proszę, pani minister, oddaję pani głos.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, podsumowanie II Międzynarodowego Kongresu Morskiego miało miejsce w sali kolumnowej Sejmu RP w dniu 24 lipca 2014 r. Rozmawialiśmy wówczas o licznych wnioskach kierowanych przez środowisko morskie do ministra infrastruktury i rozwoju, jak i do innych ministrów, a także parlamentu RP. Dzisiaj, po czterech miesiącach, zdecydowana większość wniosków będących w gestii ministra właściwego ds. gospodarki morskiej jest w trakcie realizacji lub została zrealizowana. Tym zrealizowanym przez resort wnioskiem jest wpisanie Międzynarodowego Kongresu Morskiego na listę wydarzeń oficjalnej prezydencji w Radzie Państw Morza Bałtyckiego, która rozpocznie się w lipcu 2015 r.

Spośród licznych wniosków kierowanych do ministra infrastruktury i rozwoju do najistotniejszych i powtarzających się należy zaliczyć wniosek dotyczący kontynuacji dzia-

łań na rzecz poprawy dostępu do portów morskich od strony lądu i morza. Sformułowany został on w ramach bloku tematycznego „Polska Gospodarka Morska – wyzwania i szanse rozwoju". Inwestycje w infrastrukturę portową oraz infrastrukturę dostępu do portów od strony morza, a także od strony lądu są dla MIiR priorytetem. Flagowym projektem jest budowa falochronu zewnętrznego dla portu w Świnoujściu, jako jedna z inwestycji towarzyszących budowie terminalu LNG. Inwestorem tutaj jest Urząd Morski w Szczecinie. Projekt przekracza kwotę 1.000.000 tys. zł i jest realizowany w ramach wieloletniego programu ze środków budżetu państwa. Główne zadania inwestycyjne w zakresie budowy falochronu osłonowego wraz z ostrogą zachodnią, nowym torem podejściowym oraz obrotnicą statków zostały już zakończone w 2013 r. Pozostałe zadania realizowane w bieżącym roku dotyczą dostosowania istniejącego toru podejściowego do terminalu gazowego LNG, w tym oczyszczenia toru z obiektów niebezpiecznych.

Niektóre inwestycje są realizowane w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Jest to POiŚ 2007-2013. Realizacja będzie zakończona w 2015 r. Od 2012 r. trwają roboty budowlane związane z realizacją projektu pod nazwą „Modernizacja toru wodnego Szczecin-Świnoujście (Kanał Piastowski i Mieliński) – etap II: strona wschodnia i zachodnia". Jest kontynuacją zrealizowanego w latach 2000-2004 etapu I, który obejmował budowę nowych falochronów przy wyjściu Kanału Piastowskiego na Zalew Szczeciński oraz przebudowę umocnień brzegowych Kanału Piastowskiego na odcinku ok. 3 km toru wodnego po stronie wschodniej i zachodniej. Drugi etap modernizacji obejmuje przebudowę umocnień brzegowych pozostałego odcinka Kanału Piastowskiego i umocnień Kanału Mielińskiego. Potrwa to do 2015 r. Po realizacji inwestycji umocnienia brzegowe będą przystosowane do docelowej głębokości toru wodnego 12,5 m.

Realizowany jest projekt modernizacji wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku. Obejmuje przebudowę szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie, której wartość przekracza 163.000 tys. zł. Celem projektu jest budowa toru wodnego na Martwej Wiśle oraz przebudowa i remont wybranych odcinków nabrzeży Martwej Wisły, w tym Kanału Płonie i Motławy.

W nowej perspektywie finansowej 50 projektów morskich zostało wpisanych w dokumencie implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Koszt inwestycji wyniesie ok. 11.400.000 tys. zł. Wśród projektów zgłoszonych do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w nowej perspektywie budżetowej 2014-2020 jest modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m na kwotę 1.384.000 tys. zł. Urząd Morski w Szczecinie przystąpił do prac przygotowawczych, które mają potrwać do końca sierpnia 2015 r. Również w nowej perspektywie 2014-2020 planujemy rozbudowę toru podejściowego do Portu Północnego w Gdańsku z powiększeniem jego szerokości i głębokości technicznej oraz wykonaniem obrotnicy o średnicy 750 m.

Kluczowe dla polskich portów jest także ich skomunikowanie z ośrodkami w głębi lądu. Dlatego duża część środków przeznaczonych na rozwój transportu wykorzystywana jest na budowę i przebudowę dróg oraz szlaków kolejowych wiodących do portów. Tu pragnę nadmienić, że w naszych morskich projektach, w dokumentach implementacyjnych, w tych 50 projektach mamy projekty typowo kolejowe i typowo drogowe. Dlaczego tak? Jesteśmy otwarci na rozwiązania intermodalne, co jest priorytetem MIiR. W ramach POiŚ, w perspektywie 2007-2013 realizowane są inwestycje drogowe. Budowana jest autostrada A1 z Pomorza na Śląsk, droga ekspresowa S3 oraz inwestycje kolejowe. Jest modernizowana m.in. droga kolejowa E65 i E59. W dokumencie implementacyjnym wspomnianym przeze mnie, na liście projektów morskich znajduje się obecnie 5 projektów dotyczących dostępu drogowego do portów morskich o łącznej wartości 1.663.000 tys. zł oraz 5 projektów dotyczących dostępu kolejowego do portów morskich o wartości ponad 2.530.000 tys. zł.

Kolejnym wnioskiem sformułowanym w ramach panelu dyskusyjnego, dotyczącego żeglugi RO-RO i RO-PAX na Bałtyku jest wsparcie dla armatorów. Postulat taki został postawiony w związku z wprowadzeniem w życie bardzo ważnych dla nas przepisów, które ograniczają zawartość siarki w paliwach morskich. Te przepisy, jak państwo świetnie wiedzą, zostały już ogłoszone w Dzienniku Ustaw w związku z ustawą o zapobie-

ganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. W przygotowanym przez MIiR projekcie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 przewidziano wsparcie dla projektów umożliwiających ograniczenie zanieczyszczenia środowiska przez statki. Program obecnie jest negocjowany z Komisja Europejską. Głównym źródłem finansowania POiŚ na 2014-2020 będzie Fundusz Spójności, którego podstawowym celem jest wspieranie rozwoju europejskich sieci transportowych oraz ochrona środowiska. Armatorzy będą zatem mogli ubiegać się o wsparcie w ramach priorytetu III – celu technicznego CT7, który nazwany jest w ten sposób: „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych".

Ponadto w programie wieloletnim CEF 2014, czyli „Łącząc Europę", jest to instrument wprowadzony do nowej perspektywy budżetowej, w obszarze autostrad morskich priorytetowo będą traktowane projekty dotyczące wdrażania wymagań zawartych w dyrektywie siarkowej. Są to m.in. działania wspierające alternatywne technologie produkcji paliw oraz alternatywną infrastrukturę paliwową. Jest tam priorytet – Wdrożenie nowych technologii i innowacyjności oraz MOS (Motorway Of the Sea), czyli autostrady morskie. W ramach programu rocznego CEF termin składania wniosków to jest koniec lutego 2015 r. Ma być rozdysponowanych ok. 930.000 tys. euro, w tym 20.000 tys. euro na priorytet – Wdrożenie nowych technologii i innowacyjności oraz 25.000 tys. euro na priorytet – Usługi transportu towarowego.

Szanowni państwo, w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju trwają bardzo intensywne prace nad projektem ustawy o pracy na statkach morskich. W dniu 25 listopada 2014 r. zakończyły się konsultacje publiczne projektu, przy czym związki zawodowe mają 30 dni, które im przysługują, czyli kilka dni dłużej. Po otrzymaniu opinii analizujemy je sukcesywnie, jak je dostajemy, aby nie tracić na czasie. Po wprowadzaniu poprawek projekt zostanie przesłany do konsultacji międzyresortowych. Zgodnie z przyjętymi w dniu 22 lipca 2014 r. przez Radę Ministrów założeniami, oprócz wdrożenia Konwencji o pracy na morzu projekt zawiera przepisy zwalniające z opodatkowania marynarzy zatrudnionych na statkach pod polską banderą, eksploatowanych w żegludze międzynarodowej, po przepracowaniu na nich 183 dni w roku poza terytorium RP. Zwolnienie tego typu jest jednym z elementów pomocy państwa dla armatorów, przewidzianych w wytycznych Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej w transporcie morskim, w szczególności dla marynarzy.

Szanowni państwo, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju widzi potrzebę wzmocnienia transportu wodnego, śródlądowego. Jest to kolejny wniosek wynikający z Międzynarodowego Kongresu Morskiego. Wynikiem tych działań jest określenie polityki państwa dla dróg wodnych, śródlądowych w Polsce. W Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) określono cele i kierunki działań dla tej gałęzi transportu. Dokument ten po raz pierwszy traktuje wodny transport śródlądowy równorzędnie z innymi środkami transportu jako ważny element całego systemu transportowego i odciążenie dla dróg i kolei. Odrzańska droga wodna w obecnej chwili posiada dobrą perspektywę rozwojową. Mając to na względzie, MIiR w ramach swoich własnych kompetencji prowadzi działania ukierunkowane na reaktywizację transportu wodnego, śródlądowego na tej drodze wodnej, głównie przez przewidziane inwestycje w nowoczesną infrastrukturę. W ramach POiŚ na lata 2007-2013 na inwestycje na śródlądowych drogach wodnych przeznaczonych zostało ok. 430.000 tys. zł. Natomiast w ramach obecnej perspektywy finansowej 2014-2020 MIiR planuje przeznaczyć więcej środków. Tu myślimy przede wszystkim o środkach z Unii Europejskiej na współfinansowanie inwestycji istotnych dla żeglugi śródlądowej. Te projekty są wpisane do dokumentu implementacyjnego, czyli do strategii transportu.

Mamy na liście 25 projektów wodnych, śródlądowych, o znaczeniu transportowym, na kwotę prawie 4.000.000 tys. zł. Duża część tych środków będzie skierowana na odrzańską drogę wodną. Tu jest priorytet realizacji III klasy żeglowności na prawie całej Odrze, łącznie z Odrą swobodnie płynącą, która jest trudnym odcinkiem. Poza tym mamy w dokumencie implementacyjnym kilka projektów skierowanych na Wisłę.

Szanowni państwo, kolejny blok tematyczny „Gospodarka morska: badania, nauka, rozwój” zaowocował wnioskami w postaci konieczności zwiększenia liczby prac naukowo -badawczych, unowocześnienia uczelni morskich, opracowania i wdrożenia innowacyjnych projektów w gospodarce morskiej. Są to niezwykle ważne priorytety. W tym zakresie dostępnych jest wiele projektów umożliwiających realizację postulatów. Musimy mieć świadomość, że inicjatywa leży zarówno po stronie ministerstwa, jak i ośrodków naukowo-badawczych oraz przedsiębiorstw. Jako osoba, która nadzoruje pracę departamentu, bardzo wiele uwagi poświęcam na łączenie nauki z biznesem, czyli edukacji morskiej z przedsiębiorczością. To jest droga ku realizacji przyszłych inwestycji i jest to bardzo dobra droga, aby osiągnąć to, na czym nam najbardziej zależy, czyli innowacyjność. Z tej innowacyjności powstaje produkt, który później mógłby być bardzo dobrze zagospodarowany. Nadrzędnym projektem w Unii Innowacji jest osiągnięcie celów zawartych w Strategii Europa 2020, które są ukierunkowane na stworzenie stadium europejskiej gospodarki opartej na wiedzy. Tutaj chodzi przede wszystkim o likwidację barier hamujących rozwój innowacyjności oraz przeszkód we wprowadzaniu do UE nowatorskich pomysłów i technologii. Ważne jest to, żeby również skupić wysiłki i skorzystać z Programu Horyzont 2020. To jest proszę państwa największy w historii program unijny w zakresie badań i innowacji. Na badania przeznaczonych jest ok. 70.000.000 tys. euro. Rynkowe podejście programu obejmuje właśnie stworzenie tego partnerstwa pomiędzy uczelniami a sektorem prywatnym w państwach członkowskich UE w celu podjęcia wspólnych przedsięwzięć. Ten program jest po to stworzony, żeby był nośnikiem środków dla dalszego rozwoju europejskiej przestrzeni badawczej.

W Polsce głównym celem innowacyjności gospodarki jest Program „Dynamiczna Polska 2020”, której koordynatorem jest Ministerstwo Gospodarki. Chodzi o stworzenie konkurencyjnej, innowacyjności i efektywnej gospodarki opartej na wiedzy i współpracy. Gospodarka morska jest częścią gospodarki narodowej. Nie mamy wątpliwości, co do tego, jak ważne jest podejmowanie wszelkiego rodzaju działań skierowanych na szersze, ogólnopolskie dostrzeżenie ważności gospodarki morskiej dla Polski.

Może pominę kwestie horyzontalnego podejścia. Przejdę w tej chwili w zasadzie do tego samego bloku tematycznego, w którym został sformułowany kolejny wniosek dotyczący opracowywania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Teraz tylko informacyjnie, ponieważ mówiliśmy o tym w pierwszym punkcie. Jest to bardzo istotny priorytet. Jak wygląda harmonogram, to państwo posłowie mogliście się łatwo zorientować przy referowaniu punktu pierwszego dzisiejszego spotkania. Nie będę tego w tej chwili powtarzać.

Kolejny blok tematyczny to była ekologia i bezpieczeństwo na morzu. Sformułowano m.in. wniosek konieczności opracowania zasad udzielania schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie. Proszę państwa, na podstawie ustawy z 2011 r. o bezpieczeństwie morskim oraz rozporządzenia ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z 2012 r. w sprawie planu udzielania schronienia statkom potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich, dyrektorzy urzędów morskich z Gdyni, Szczecina i Słupska opracowali plany udzielania takim statkom schronienia. Jest to również realizacja tego postulatu. Plany zawierają procedurę oceny sytuacji, podejmowania decyzji o udzieleniu pomocy statkom w niebezpieczeństwie oraz potrzebującemu pomocy lub odmowie przyjęcia statku w danym miejscu. Opracowano spis zasobów i urządzeń potrzebnych do udzielania pomocy i ratowania życia, mienia, zapobiegania zanieczyszczaniu i zwalczania zanieczyszczeń. Będą one do dyspozycji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, czyli MSPR, a także Marynarki Wojennej, właściwego wojewody, wojewódzkich inspektoratów ochrony środowiska, Państwowego Ratownictwa Medycznego, Straży Granicznej oraz Państwowej Straży Pożarnej. Wszystkie plany zostały zatwierdzone przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej w 2013 r. Poza tym Urząd Morski w Gdyni zgłosił na listę projektów morskich w dokumencie implementacyjnym do strategii rozwoju transportu projekt pod nazwą „Gdański Port Północny – budowa portu schronienia dla statków morskich znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwrozlewową”. Koszt tej inwestycji wynosi 480.000 tys. zł.

W przypadku uzyskania dofinansowania środków z Unii Europejskiej rozpoczęcie prac nastąpi w 2016 r. MIR prowadzi prace nad projektem w ramach programu wieloletniego, który dotyczy wzmocnienia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. W związku z tym, że uruchomienie programu wieloletniego jest dość skomplikowane, zdecydowano się na realizację poszczególnych zadań rozpisanych na lata w części 21- Gospodarka morska. Będą tutaj dokonywane sukcesywnie od 2015 r. przez kolejne lata zakupy specjalistycznych pojazdów dla brzegowych stacji ratowniczych, łodzi ratowniczych, poduszkowców, czy łodzi do zwalczania zanieczyszczeń oraz różnego, innego sprzętu, który jest niezbędny m.in. dla natychmiastowego zminimalizowania chociażby skutków hipotermii.

Szanowni państwo, w bloku tematycznym ekologia i bezpieczeństwo na morzu opracowano wniosek dotyczący konieczności stworzenia wymagań prawnych i technicznych budowy statków opartych na celu. Tu mamy naszego narodowego klasyfikatora – Polski Rejestr Statków S.A., który z poparciem administracji morskiej prowadzi projekty naukowo-badawcze z zakresu standardów budowy statków opartych na celu, czyli jest to *go base standards* dla masowców i zbiornikowców olejowych, a więc, potocznie mówiąc, tankowców. W lutym 2012 r. zrealizowano projekt dotyczący zrealizowania nowych kryteriów bezpieczeństwa opartych na analizie ryzyka dla masowców. W sierpniu 2014 r. zakończono projekt, który dotyczy zgodności przepisów *common structural rules* z IACS, czyli Międzynarodowego Stowarzyszenia Instytucji Klasyfikacyjnych. Są to reguły dla masowców i zbiornikowców olejowych ze standardami konstrukcyjnymi opartymi właśnie na celu. To określa Międzynarodowa Organizacja Morska. We wrześniu 2014 r. rozpoczęto projekt mający na celu wdrożenie narzędzi informatycznych mających na celu weryfikację zgodności z przepisami *common structural rules*. Prace prowadzone są w tej kwestii przez Polski Rejestr Statków we współpracy z Międzynarodowym Stowarzyszeniem Instytucji Klasyfikacyjnych w skrócie IACS i IMO, czyli Międzynarodową Organizację Morską.

Szanowni państwo, w odniesieniu do przemysłu stoczniowego, chociaż nie leży to w kompetencjach MIiR, który to przemysł pozostaje w obszarze właściwości Ministerstwa Gospodarki, należy wskazać, że, zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej w sprawie pomocy regionalnej na lata 2014-2020, przemysł stoczniowy będzie mógł skorzystać z pomocy regionalnej. Do tej pory przemysł stoczniowy był wyłączony ze wsparcia tą formą pomocy. Przemysł stoczniowy będzie też mógł starać się o środki na badania rozwoju innowacji. W 2013 r. portfel zamówień polskich stoczni wyniósł 20 jednostek o łącznej wartości 320.000 tys. euro i 14 kadłubów o wartości 50.000 tys. euro. Dlaczego o tym mówię? Jestem w stałym kontakcie z Forum Okrętowym i mam dostęp do informacji w tym zakresie. Wielkość produkcji wyniosła 12 statków o wartości prawie 400.000 tys. euro, tj. m.in. 27 kadłubów o wartości 70.000 tys. euro. Drogą podniesienia konkurencyjności polskich stoczni, podobnie, jak w państwach członkowskich UE, jest przeorientowanie produkcji w kierunku statków o wysokiej złożoności technologicznej oraz poszukiwanie produktów niszowych. Z tym polskie stocznie bardzo dobrze sobie radzą.

Zaraz kończę. Kolejna rzecz to problematyka środowiska morskiego. Ona była również omawiana. Była ona omawiana nie tylko w ramach bloku tematycznego: ekologia i bezpieczeństwo na morzu. Tutaj ważne jest uzyskanie tzw. dobrego stanu środowiska morskiego, które jest wymagane dyrektywą. To jest Ramowa Strategia Morska, która jest w kompetencjach Ministerstwa Środowiska. Ona wymaga szeroko zakrojonych i efektywnych działań. Skuteczna ochrona Bałtyku jest możliwa, jak wszyscy świetnie wiedzą, tylko przez skoordynowane działania wszystkich zainteresowanych podmiotów na wszystkich poziomach. Tutaj należy wskazać, że polska administracja bardzo aktywnie uczestniczy w pracach Komisji Helsińskiej, czyli HELCOM, m.in. we wdrożeniu i realizacji Bałtyckiego Planu Działania HELCOM. Tu jest realizowane bardzo dużo różnego rodzaju inicjatyw. Może już je pominę.

Na zakończenie chciałam powiedzieć jeszcze trzy zdania. Szanowni państwo, obecnie sektor morski, szeroko rozumiana gospodarka morska, w którą wchodzi 11 obszarów, ma bardzo dobry potencjał, aby dalej się dobrze rozwijać. Ogromne możliwości stwarzają programy przygotowane w ramach nowej perspektywy finansowej. Wartością są oczywiście ludzie, którzy są zaangażowani w sprawy morskie, którzy realizują

swoje projekty i idee pomimo wielu trudności. Są to ludzie, którzy wykazują aktywność i nadając jej konkretny kierunek, w długiej, wieloletniej perspektywie osiągają cel. Temu służy prowadzona przez rząd polityka morska, jak również wszelkie inicjatywy, które dotyczą ochrony środowiska morskiego. Bardzo ważną rolę w tym zakresie wypełnił i mam nadzieję, że będzie wypełniał przez wiele lat Międzynarodowy Kongres Morski, za co organizatorom bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo, pani minister. Otwieram dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Mamy trzech posłów chętnych do zabrania głosu. Bardzo proszę, pan poseł Smoliński. Czy ktoś z państwa jeszcze? Nie ma. Dobrze, więc zamykam listę. Przepraszam, jeszcze pan Arkadiusz Litwiński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Kontynuując pytania z poprzedniej części, które dotyczyły tego punktu, chciałbym dowiedzieć się coś w kwestii autostrad morskich i skorelowania tych autostrad z krajowymi korytarzami sieci bazowej TEN-T. Kontynuując dalej, jest kwestia problemów związanych z dostępem do portów od strony lądu. Mówił o tym wcześniej przedstawiciel związków zawodowych. Już o tym mówiłem i będę przy każdej okazji to przypominał. Chodzi o przykład Trójmiasta, gdzie zarówno strona rządowa, przez Urząd Transportu Kolejowego, jak i strona społeczna, przez zespół doradców gospodarczych TOR, stwierdzili, mówiąc o podejściu od strony lądu, że zarówno w Gdańsku, jak i w Gdyni jest duże zagrożenie jeżeli chodzi o transport tych towarów drogą kolejową. Gdynia ma też problem z transportem drogowym, ponieważ Trasa Kwiatkowskiego nie jest ciągle uregulowana. To bezpośrednie otoczenie portów zaczyna być jakoś rozwiązywane.

Natomiast, jak przesuwamy się dalej, to są problemy. Jak pani minister to widzi, bo nastąpiła kolizja pomiędzy interesami samorządu, np. w przypadku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, która weszła na tory eksploatowane przez PKP Cargo i Intercity. Na odcinku pomiędzy Gdańskiem a Gdańskiem-Wrzeszczem PKM eksploatuje tory, na których będzie jeździło Pendolino i po których też będą jeździły towary przewożone przez PKP Cargo. Następnie, pomiędzy odcinkiem Gdynia-Osowa i Baninem na jednotorowy odcinek torów Gdynia-Kościerzyna wchodzi PKM, która stwierdziła, że częstotliwość przejazdu pociągów będzie wynosiła 15 min. Tak samo będzie pomiędzy Gdańskiem a Wrzeszczem. Do tego dochodzi co godzinę Intercity, czyli, przepraszam, Pendolino. Jak w perspektywie może to wyglądać jeśli chodzi o trasę E65 TEN-T, gdzie, zgodnie z dyrektywą unijną, mają pierwszeństwo przewozy towarowe? Jeżeli ten korytarz będzie funkcjonował, to w tym korytarzu pierwszeństwo mają przewozy towarowe. Będzie tam jeździło Pednolino i z tego, co czytałem, niemiecka kolej. Niemcy uruchamiają połączenie Gdynia-Wiedeń przez Warszawę. Zapowiadają, że ich pociąg pomiędzy Gdańskiem a Warszawą będzie jeździł szybciej niż Pendolino. Zobaczymy, bo będzie to też dosyć ciekawe rozwiązanie jeżeli ich zwykły pociąg będzie jechał krócej. Czekam na uruchomienie jednego i drugiego. Tu stawiam dolary przeciwko orzechom, że ten niemiecki pociąg będzie jechał szybciej, mimo, że nie jest to Pendolino. Pytanie, czy trzeba było wydawać zgodę na udostępnienie? One jeszcze nie jeżdżą, ale zaraz będą jeździły. PLK wydaje zgodę na udostępnienie torów dla PKM. Moim zdaniem, PKM powinno wybudować swoje tory. Na dzień dzisiejszy nie ma tych drugich torów. Następnie SKM, która ma się rozbudować pomiędzy Pruszczem Gdańskim a Tczewem. Już znam założenia, które przyjmuje PKP, że ma mieć to niskie koszty, czyli bez wybudowania dodatkowych torów. Na dwa tory, które teraz są, SKM wejdzie na nie. Odcinek Tczew-Gdańsk jest jednym z najbardziej eksploatowanych w Polsce. Jeżeli wejdzie tam SKM, a takie są założenia, to chciałbym zobaczyć, jak będzie można tam wywozić towary z portu w Gdańsku. Z Gdyni będzie pewnie jeszcze trudniej. Jeżeli mylę się, to proszę mnie sprostować.

Pani minister, jeżeli chodzi o program wspierania armatorów, to powiedziała pani, że jest to w trakcie negocjacji z Komisją. Kiedy on wejdzie w życie? Dyrektywa siarkowa zacznie obowiązywać od 1 stycznia. Czy jest szansa, że program pomocowy też zacznie

obowiązywać od 1 stycznia? W zasadzie powinien on obowiązywać wcześniej, aby armatorzy mogli się dostosować.

Chciałbym, aby w Polsce można było też tak powiedzieć, jak to jest w UE – że morze stanowi siłę napędową Europy. Unia Europejska do tego tak podchodzi. Chciałbym, żeby w naszej polityce morskiej, o której pani mówi, też można było tak powiedzieć, że morze stanowi siłę napędową Polski. Niestety, ale, moim zdaniem, tak nie jest.

Jeszcze jedna rzecz odnośnie do Kongresu i zarządzania portami morskimi. Była tam sugestia, wręcz wniosek. Mimo, że oceniono to zarządzanie dobrze, to jednak powinno to być w gestii ministra odpowiedzialnego za gospodarkę morską, a nie pod Skarb Państwa. Tutaj idziemy w innym kierunku, ponieważ pojawia się usamorządowienie tego. Mam nadzieję, że rezygnujemy z tego. Państwo powinno mieć też wpływ na te małe porty, które nie są strategiczne.

Jeżeli chodzi o politykę morską, to UE bardzo zwraca uwagę na to, aby było to realizowane międzyresortowo. Mamy międzynarodowy zespół. Natomiast wytyczne też mówią, żeby ten zespół współpracował także z samorządami. Brakuje mi tej współpracy z samorządami jeżeli chodzi o tworzenie polskiej polityki morskiej. Dziękuję bardzo. To wszystko.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo o zabranie głosu pana posła Michała Jacha.

Poseł Michał Jach (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pani minister, ładnie pani powiedziała, że gospodarka morska powinna być tym elementem gospodarki, który przyspiesza rozwój Polski. Rozumiem, że nie wszyscy tak uważają. Cieszę się, że nawet pani tak uważa, ale z pani słów wynika, że nie jest to powszechne przekonanie w Polsce. To taka dygresja.

Pani minister, jako przedstawiciel tej gorszej części Polski, jeśli chodzi o gospodarkę morską, czyli obszaru woj. zachodniopomorskiego, cieszę się, że tak dużą uwagę przykłada pani do tego. Kilka razy mówiła pani o ważności dostępności do portów morskich od strony lądu. My, z woj. zachodniopomorskiego, mamy wiele zastrzeżeń do tej perspektywy finansowej. Pani minister, mam wielkie wątpliwości co do zrealizowania drogi S3 ze Świnoujścia do czeskiej sieci autostrad. Mówię o tym na podstawie danych z dokumentu implementacyjnego. Są tam dwa bardzo istotne odcinki opatrzone zastrzeżeniami. Odcinek północny Świnoujście-Szczecin – zależy od decyzji rządu, a odcinek południowy Legnica-Lubawka jest opatrzony zastrzeżeniem, że Polska przystąpi do budowy tego odcinka, mówiąc kolokwialnie, jak dogada się z Czechami. Wiem, że półtora roku temu było oficjalne pismo z Czech, że przed 2018 r. Czechy w ogóle nie będą zajmowały się łącznikiem pomiędzy S3 a D11, przepraszam, R11. Czy coś zmieniło się? Być może, coś zmieniło się i z chęcią usłyszałbym o tym.

Pani minister, C-E59 nie osiągnie oczekiwanych prędkości. Zaledwie 1.000.000 tys. zł nie zmieni w istotny i zadowalający sposób stanu technicznego tej drogi. Jest to wielki problem, tym bardziej, że, według mojej wiedzy, ale, być może, mylę się, Odra, co pani zaznaczyła, powinna być istotną drogą transportową towarów. Wszyscy wiemy, że ponad 40% masy towarowej w Polsce jest produkowane w dorzeczu Odry. Dyrektor RZGW w Szczecinie na początku tego roku mówił, zresztą nie po raz pierwszy, że do uzyskania III klasy żeglowności potrzebne są inwestycje w wysokości 6.000.000 tys. zł. Tymczasem na Odrę w dokumencie implementacyjnym przeznaczono niecałe 1.400.000 tys. zł. Nie da się czegoś zrobić za 1.400.000 tys. zł, jeżeli wymagane jest prawie 6.000.000 tys.

Pani minister, mam jeszcze jedno pytanie dotyczące Odry. Czy może pani nam wyjaśnić, dlaczego w 2010 lub 2011 r. Ministerstwo Infrastruktury złożyło oficjalne pismo do Komisji Europejskiej, że Polska nie planuje podniesienia klasy żeglowności Odry do klasy IV? W jednoznaczny sposób uniemożliwiło ubieganie się o fundusze z Programu CEF. Zgadzam się, ale wtedy była informacja i być może coś zmieniło się. Program CEF, oczywiście, wchodzi od 2015 r. O te fundusze mogą ubiegać się państwa na europejskie korytarze transportowe. Warunkiem ubiegania się o dofinansowanie na drogi śródlądowe jest uzyskanie minimum IV klasy żeglowności dróg śródlądowych. To oświadczenie uniemożliwia Polsce ubieganie się o te środki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, szanowni państwo, korzystając z obecności pani minister zacznę od bardzo ogólnego pytania, ale myślę, że jak najbardziej na czasie. Dwa dni temu oficjalnie „Rzeczpospolita” napisała o bardzo trudnej sytuacji, w jakiej znalazła się Polska. Chodzi o kwestię, że Komisja Europejska odmówiła podpisania programów operacyjnych, tych na szczeblu krajowym, jak i na szczeblu regionalnym. Został podany termin, że podpisanie może nastąpić w lipcu przyszłego roku. Są to więc kolejne miesiące, w których nie będziemy mieli zapewnienia, że programy, które były przygotowywane w Polsce od kilku lat, w kształcie, który był przygotowywany, będą realizowane. Pierwsze pytanie jest takie, z czego wynika opóźnienie w tej sprawie, czyli de facto odmowa podpisania tych programów operacyjnych? Drugie pytanie. Kiedy, pani zdaniem, może to nastąpić? Trzecie i, być może, najistotniejsze pytanie – czy w związku z tym musimy liczyć się ze zmianami w kształcie programów, które zostały już wynegocjowane na wcześniejszych etapach? To przecież nie trwało miesiąca czy dwóch. To były wieloletnie negocjacje, które wydawało się, że zostaną zakończone. Pozostanie tylko podpisanie, którego nie nastąpiło. Są to pytania ogólne, ale ponieważ jest pani z tego resortu, który negocjuje z Komisja Europejską te sprawy, to myślę, że może się pani z nami tą wiedzą podzielić.

Mam jeszcze trzy sprawy szczegółowe. Wracając do sprawy dotyczącej komunikacji obszaru Trójmiasta, bodaj dwukrotnie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury dyskutowaliśmy o tych problemach. Jednym z kluczowych tematów była budowa południowej obwodnicy aglomeracji trójmiejskiej, przepraszam – północnej. Kilka miesięcy temu padły zapewnienia, że sprawa ruszy i jest na dobrej drodze. Chciałem zapytać się, jak to wygląda?

Druga szczegółowa sprawa, to kwestia portu w Elblągu. Czy w ramach tych 50 projektów, o których pani wspominała, jest też mowa o modernizacji i wzmocnieniu portu w Elblągu? Pytanie nie dotyczy tylko przekopu Mierzei Wiślanej, bo wiem, że tu jest przyjęty kolejny program rządowy i ta inwestycja ma zostać zrealizowana. Aczkolwiek powinna być zrealizowana w poprzednim roku. Jest nowy program, i może tyle na ten temat. Czy port jako taki otrzyma wsparcie na rozwój?

Teraz sprawa dotycząca portu w Świnoujściu. Tam sytuacja jest bardzo trudna. Ten port ma ogromne szanse rozwojowe, a gazoport powiększa te szanse. Problemy komunikacyjne są tam dalej nierozwiązane. Jedna awaria na trasie kolejowej w zasadzie blokuje ten port całkowicie. Takie przypadki już miały miejsce i zawsze mogą się zdarzyć, bo jest to normalne, że są wypadki i jakieś katastrofy. Czy w tej sprawie poszukiwane są nowe rozwiązania? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo pana posła Litwińskiego.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Rozumiem, że pan przewodniczący na początku pyta parlamentarzystów, ale zaproszeni goście będą mieli możliwość wypowiedzieć się, jeśli uznają to za stosowne. Ja w związku z tym ograniczę swoją wypowiedź. To nie jest moją intencją, ale byłbym w stanie uspokajająco odnieść się do niektórych, wcześniej padających wątpliwości. Myślę, że ci, którzy wcześniej zadawali te pytania, z życzliwością są zainteresowani, aby usłyszeć te informacje od pani minister. Pozwolę sobie uczynić jeden wyjątek od tej zasady. Jeśli chodzi o te relacje polsko-czeskie, to pamiętajmy, że niezależnie od słusznej chęci zrobienia tego wspólnie z CEF-u z Czechami, to w aktualnie procedowanej nowej edycji krajowego planu dotyczącego budowy dróg i autostrad odcinek pomiędzy Bolkowem a granicą czeską w Lubawce, czyli do granicy, jest wprawdzie na liście rezerwowej, ale jest tam ujęty. Przed dwoma tygodniami odbyło się spotkanie parlamentarnej grupy polsko-czeskiej z panem ambasadorem Jakubem Karfikiem, ambasadorem Republiki Czeskiej w Polsce. Zapewnił nas, że po konsultacjach ze swoim rządem może zapewnić, że do 2022 r. zostanie uzupełnione połączenie autostradowe lub droga w parametrach drogi ekspre-

sowej od Lubawki aż do granicy z Austrią. U nich nie ma takiego przestoju. Kwestie środowiskowe zostały przesądzone. On tam szczegółowo wymieniał te odcinki, jakie będą w danym czasie realizowane. Myślę, że Czesi w tym momencie, pomimo różnych zawirowań, są gotowi.

Przy okazji tych postulatów nie chcę mnożyć różnych innych wątków związanych z problematyką, o której mówimy. Pozwolę sobie tylko w jednym zdaniu przyłączyć się do uzasadnionego apelu mojego przedmówcy, pana posła Jacha. Dotyczy to przynajmniej części odcinka drogi S3 pomiędzy Goleniowem a Świnoujściem. W przebiegu tego odcinka jest już kilka elementów wykonanych w parametrach drogi ekspresowej. Myślę, że każdy z parlamentarzystów prowadzi z ministerstwem obfitą korespondencję na ten temat. Mam nadzieję, że przy konsultacjach społecznych i międzyresortowych dojdzie do skorygowania krajowego programu dotyczącego budowy dróg o to, co można już w przyszłym roku rozpocząć i żeby rzeczywiście to nie czekało na liście rezerwowej z zapewnieniem, że będą oszczędności. Tylko, żeby dla uniknięcia wątpliwości wyeliminować ten brakujący piętnastokilometrowy odcinek wąskiego gardła.

Nie będę w tej chwili mnożył kwestii ważnych, bo nie mamy dziesięciu czy dwudziestu portów tej klasy, tylko dwa ośrodki, powiedzmy, że czteroportowe, czy też pięcioportowe, bo mamy przy ujściu Odry również port w Policach. Są to ważne kwestie.

Chcę odnieść się do dwóch kwestii ogólnych i zadać pytanie. Pan premier Piechociński po raz kolejny, za co jestem mu wdzięczny, zapewniał o tym, że nie tylko ten pakiet deregulacyjny związany jest z usprawnieniem operowania w polskich portach, i który już teraz jest przedmiotem prac, ale że są prowadzone prace nad kolejnym. Chciałbym, aby pani minister mogła powiedzieć, kiedy można spodziewać się kolejnego pakietu usprawnień. Pamiętam przed kilkoma laty, kiedy co kilkanaście miesięcy odbywaliśmy posiedzenia Komisji Infrastruktury, które były poświęcone problematyce barier w rozwoju gospodarki morskiej, to była jedna z trzech głównych barier. Były bariery natury inwestycyjnej, legislacyjnej, ale też były bariery, które nie wymagały zmian w prawie ani inwestycji, a wymagające tylko korekty działań zarządczych i koordynacji. Wiem, że to bardzo ważne i dużo zostało zrobione. Jakby pani minister postarała się powiedzieć kilka zdań co do planów. To przecież nie jest ostatnia część zmian. W różnych grupach przedsiębiorcy słusznie o tym mówili.

Drugie pytanie lub właściwie prośba. Pani minister podziękowała wszystkim przedstawicielom zaangażowanym w formułowanie oczekiwań uczestników kongresu morskiego, wszystkim ludziom z branży. Pani wie to tak dobrze, jak ja. Poza kurtuazją w środowisku, a nawet wśród publicystów, którzy zajmują się tą problematyką, istnieje historyczne przekonanie, które powinno odchodzić w przeszłość, że polityka morska jest gdzieś na półce i do tego zakurzona. Tak nie jest i tak nie będzie. Tak jak śmieszy nas czasami takie momentami wynaturzone oczekiwanie UE, że ze środków UE wykonywane są różne dobre rzeczy, i że wbrew pozorom nie jest to takie głupie. Krótko mówiąc, nie wystarczy mieć rację i nie wystarczy pracować, tylko trzeba zadbać o to, aby mówić o tym dużo i zgodnie z prawdą. Kiedyś słyszałem taką anegdotę. Nie wiem, czy jest ona prawdziwa. Dotyczyła jednego z moich ulubionych samorządowców – prezydenta Szczurka. Niektórzy twierdzili, że w Gdyni promuje się wszystko, łącznie z tym, że jak umyje się okna w urzędzie, to jest o tym głośno i wyraźnie powiedziane, ale są one umyte. Dlatego uważam, że o gospodarce morskiej, polityce i wszystkich działaniach, o których dzisiaj pani mówiła, mówiono nie tylko na gremiach takie jak to. Trzeba większej, ofensywnej i opartej na prawdzie, a nie na propagandzie sukcesu kampanii informacyjnej. Na szczęście grona, do których trzeba dotrzeć, to nie są miliony. Chociaż dobrze byłoby, żeby wiedzieli o tym mieszkańcy Polski. Ja odczuwam, że w środowisku jest potrzeba syntetycznych, ale bardzo konkretnych komunikatów oraz ich realizacji. Mamy już na to dobre przykłady.

Kończąc, chciałem podziękować pani minister, i to nie jest kurtuazja, ale z głębokim przekonaniem, za jej zaangażowanie w te sprawy i mam nadzieję, że przy wsparciu parlamentarzystów i ludzi dobrej woli, którzy organizują Kongres Morski, uda się urzeczywistnić poczucie, że polską gospodarkę morską stać na dużo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Warto dla takich słów organizować takie posiedzenia. Dziękuję bardzo. Czy ktoś ze strony społecznej? Jak pytałem, czy ktoś jeszcze, to nie widziałem zgłoszeń. Bardzo proszę.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej Paweł Szynkarek:

Paweł Szynkarek, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej, jeden ze współorganizatorów międzynarodowych kongresów morskich. Zaczynaliśmy od pierwszego w poprzednim roku. Mówimy dzisiaj o podsumowaniu i realizacji. O tym można byłoby mówić bardzo długo. Ideą przewodnią tworzenia kongresu było pokazanie złożoności gospodarki morskiej. Tradycyjnie myśląc ograniczamy się przeważnie do stoczni, portów i żeglugi, a Kongres już drugi rok z rzędu pokazuje, że gospodarka morska, to też cała gospodarka związana z eksploatacją morza pod kątem ryb i przetwórstwa. Jest też bezpieczeństwo na morzu i ekologia. Mógłbym wymieniać jeszcze. Też było o tym dużo w poprzednim punkcie mowy o farmach wiatrowych, o czym też rozmawiamy. Są wielkie tematy poświęcone zagadnieniom prawnym i ubezpieczeniowym, które mają duże implikacje na nasze codzienne życie gospodarcze.

Wreszcie, jednym z postulatów, który przewijał się i który branża bardzo mocna podkreślała, to jest kwestia dialogu i efektywnej komunikacji. Tutaj chciałem bardzo serdecznie podziękować Komisji Infrastruktury za to, że dzisiaj dyskutujemy i debatujemy na ten temat. Korzystając z gościnnych progów naszego Sejmu jesteśmy tu już trzeci raz w tym roku i kolejny raz dyskutujemy na temat wniosków i postulatów Kongresu Morskiego. W maju, przed Kongresem, nawiązywaliśmy do pierwszego, a w lipcu było podsumowanie. Teraz mamy dzisiejszą dyskusję. To jest bardzo ważne, bo możemy przedstawiać i weryfikować różne tematy. To oznacza też spełnienie postulatu środowiskowego o dialogu i efektywnej komunikacji. To, co mówił pan poseł Litwiński o marketingu gospodarki morskiej, to jest też jeden z naszych celów. Tych dróg dojścia i sposobów komunikacji poszukujemy od wielu lat. Bardzo mocno postulują o to nasi koledzy z Forum Okrętowego, ponieważ chcą przebić się z kwestiami dotyczącymi przemysłu stoczniowego i tych różnych sukcesów, jakie odnosi m.in. Gdańska Stocznia Remontowa.

Mówiliśmy tutaj o kwestiach środowiskowych i kwestii dotyczącej paliwa niskosiarkowego, które jest i będzie wielkim problemem ze względu na zwiększone koszty transportu dla armatorów. Z drugiej strony, jest to bardzo duży bodziec gospodarczy dla naszych stoczni. Nasze stocznie w tej chwili dostały zlecenia na instalację specjalnych urządzeń, tzw. płuczki, czyli wtedy będzie można używać paliwa, które jest w tej chwili. Będzie ono wtedy spełniać parametry ekologiczne przez oczyszczanie, czyli jest to pewnie rodzaj katalizatorów. Są to zlecenia wielomilionowe, bo instalacja to koszt ok. 4000 tys.-6000 tys. euro każdorazowo. Tych zleceń nasze stocznie mają sporo, a jeden z armatorów wręcz zlecił przebudowę statku na używanie metanolu i to zlecenie jest warte 22.000 tys. euro, czyli mówimy, że jest to ekwiwalent budowy statku masowego wielkości 40.000 tys. ton. Tak że te zagadnienia dotyczące gospodarki morskiej są wieloznaczne. Jest, z jednej strony, to, co dotyka żeglugę, a z drugiej strony, to duża szansa na trudnym rynku stoczniowym dla naszych stoczni.

Bardzo dużo mówiliśmy o żegludze, o kwestiach związanych ze środowiskiem. Będzie temu poświęcony III Międzynarodowy Kongres Morski. Nie chciałbym tutaj dalej poruszać tematu o wnioskach i postulatach, bo mówiliśmy na ten temat. Chciałbym złożyć na ręce pana przewodniczącego wniosek, ale także i zaproszenie na odbycie posiedzenia wyjazdowego Komisji na III Międzynarodowym Kongresie Morskim. To jest 10-12 czerwca przyszłego roku. Jednocześnie w wielu wypowiedziach panów posłów i pani minister mówiono o kwestiach infrastruktury. Czerwiec to będzie też dobry moment, aby naocznie zobaczyć i zweryfikować kilka tematów, które przewijają się, a mają kardynalne znaczenie w kwestiach infrastrukturalnych. Z jednej strony, czerwiec będzie to moment, w którym będzie wchodził do eksploatacji terminal LNG. Można będzie go zobaczyć i zwiedzić. To jest też możliwość weryfikacji, jak wygląda postęp w pracach przy pogłębianiu Odry do tych parametrów 12,5 m. Jest to gigantyczna praca związana z umocnieniem brzegów morskich, bo to nie jest tylko fizyczne pogłębienie. Jest też

kwestia refulatów i znalezienia miejsca, gdzie miliony metrów urobku będą miały się znaleźć. Wreszcie jest też bardzo duża inwestycja portowa, czyli rozbudowa terminalu promowego. Jest to jeden z ważniejszych etapów powodujący, że będą mogły zawijać dużo większe promy niż dotychczas. Jest to czerwiec przyszłego roku, a więc jest kilka tych infrastrukturalnych kwestii. Będzie można to wtedy naocznie zobaczyć. Nie mówię już o miejscu, w którym będzie zaczynał się tunel do Świnoujścia, bo to też zostało ujęte w programie. Także jest kilka infrastrukturalnych rzeczy. Z szefem Północnej Izby Gospodarczej serdecznie zapraszamy Komisję. Jeżeli będzie taka możliwość, to wydaje się, że byłoby to z obopólną korzyścią dla państwa parlamentarzystów i dla nas organizatorów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Za chwilę udzielę pani głosu. Od razu udzielę odpowiedzi. Na pewno nie możemy obiecać, że będzie wyjazdowe posiedzenie Komisji. Jedno mogę obiecać, że spróbujemy zorganizować wyjazdowe posiedzenie zespołu Komisji. Będą to przedstawiciele z grona stałej podkomisji ds. żeglugi morskiej. Są to ci posłowie, którzy chociażby dzisiaj są najbardziej aktywni. Wiemy, że marszałek Sejmu i Prezydium Sejmu, jeżeli chodzi o zgodę na wyjazdowe posiedzenia Komisji, są bardzo oszczędni. Gdyby udało się zorganizować zespół wyjazdowy kilku osób, myślę, że w granicach 6 osób, to jest to możliwe i pewnie osiągniemy ten cel. To tyle w tej materii. Udzielam teraz głosu. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Drugi raz nie będę się przedstawiał. Mam trzy uwagi. Szkoda, że nie mamy tutaj mapy. Dyrektywa siarkowa wchodzi od 1 stycznia 2015 r. Chciałbym wszystkim przypomnieć, że na Morzu Śródziemnym ta dyrektywa wynosi 0,5. Mamy problem z wyjazdem z portu w Świnoujściu. Problem też jest w Trójmieście. Byłem na dwóch konferencjach organizowanych w Gdyni, m.in. z udziałem pana prezydenta Szczurka, gdzie powiedziano, że istotne jest, aby pierwsze światła, które hamują wyjazd z portu, były przy magazynach w Warszawie. Powiem jeszcze coś innego. Jeśli nie zorganizujemy tego wyjazdu i nie pomożemy armatorom, to porty w Trieście, Bakarze, Koprze przejmą ładunki. Powiem z praktyki. Każdy z państwa posłów tankuje samochód. Ja tankowałem statek paliwem niskosiarkowym. Rachunek, który podpisywałem jako starszy mechanik, to 1800 tys. dolarów. Jeśli byłoby to paliwo 0,5, to byłoby to 1200 tys. Różnica jest istotna. Nie ma regulacji, że trzeba używać w samochodach przewożących towary paliwa niskosiarkowego. Jeśli puścimy cały strumień towarów przez Triest, porty w Chorwacji oraz byłej Jugosławii, to ten biznes nam ucieknie. To jest jedna uwaga.

Jeśli chodzi o ustawę tzw. żeglarską, o której dyskutujemy, to chciałem powiedzieć, że opóźnienie nie jest po stronie związkowej. Myśmy w 2010 r. przedyskutowali ustawę, w której był protokół rozbieżności i składał się on z dwóch punktów. Natomiast były wicepremier, pan Rostowski, odrzucił tę ustawę pomimo, że była zgodna ze wszystkimi konwencjami, prawem europejskim i porozumieniami, jakie zawarły stowarzyszenia armatorów i związków zawodowych zatwierdzonych przez Komisję Europejską. Niestety, ale robimy powtórkę z rozrywki.

Była mowa o środowisku. Ostatnie posiedzenie zespołu trójstronnego i wyszła sprawa PRCIP, jedynej firmy, która wykonuje usługi z zakresu środowiska i ochrony brzegów morskich. Do tej pory, zgodnie z polskim prawodawstwem, wszystkie tego typu usługi były zwolnione z opodatkowania. Teraz nie wiem, czy w ramach szukania pieniędzy do budżetu usługi zlecane przez państwową firmę, czyli urząd morski, robione przez państwową firmę PRCIP, zostały wstecz obciążone podatkiem VAT. Skierowaliśmy to pismo pani minister i pani minister zadekretowała to, ale w międzyczasie, jak było to z kilkoma przedsiębiorstwami prywatnymi, może ta firma zniknąć. Z żalem stwierdzam, że na posiedzeniu tej Komisji powinien być przedstawiciel Ministra Skarbu Państwa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo panią o głos.

Przedstawiciel Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie Czesława Christowa:

Panie przewodniczący, pani minister, szanowni państwo, nazywam się Czesława Christowa. Jestem przedstawicielem Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie. Byłam uczestnikiem I i II Kongresu Morskiego, a także przedstawiałam wnioski w Sejmie, które były przedstawiane w bieżącym roku. Pragnę podkreślić, iż, zgodnie z postulatami II Kongresu Morskiego, w latach 2007-2013 jedynie 1% funduszy unijnych był przeznaczony na infrastrukturę dróg wodnych śródlądowych. Nie były wykorzystane środki z funduszu NAIADES, przeznaczone w UE na budowę infrastruktury europejskich dróg wodnych śródlądowych. Na funkcję transportową Odry nie był wykorzystany fundusz Odra 2006. W związku z tym, że jesteśmy w nowej perspektywie i ze względu na zrozumienie naszych problemów przez MIiR, pragnę zapytać, kiedy zostanie podpisana umowa pomiędzy rządem RP i RFN o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych pogranicza polsko-niemieckiego w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, warunków przepływu i żeglugi. Bez tej umowy nie jesteśmy w stanie sięgnąć po środki w nowej perspektywie. Wiemy o tym, że w dniu 10 lipca 2014 r. przez polsko-niemiecką grupę sterującą został podpisany dokument „Aktualizacja koncepcji i regulacji Odry granicznej". Można jeszcze raz wrócić do problemu. Jeśli umowa nie będzie podpisana, to nie będzie możliwości realizacji żadnego dokumentu. Środowiska żeglugi śródlądowej zadają pytanie, kto z polskiej strony jest władny podpisać umowę z Niemcami w sprawie Odry granicznej? Dlaczego ten problem jest tak odkładany w czasie? To jest pierwszy problem i pytanie.

Drugi problem. Proszę państwa, nie będzie, zgodnie z naszymi wnioskami, dostępu do polskich portów o podstawowym znaczeniu dla narodowej gospodarki, jeżeli drogi dostępu nie będą realizowane w sposób systemowy i równoległy w tym samym czasie. Doprowadzimy do tego, że nawet te środki, które są wydane w tej chwili, nie będą wykorzystane efektywnie, jeżeli nasze drogi będą budowane kawałkami. Przepraszam za to określenie. Dlatego w imieniu wszystkich wnioskodawców, a warto poczytać o tym w dokumencie, wyrażam wolę, aby zwrócić uwagę na nasz odcinek Świnoujście-Szczecin, a przynajmniej w pierwszej kolejności. Z wypowiedzi naszych samorządowców wynika, że nie była to ich wina i że to nie oni spowodowali niepriorytetowe ujęcie tych odcinków, a decyzje zapadły w ministerstwie. Taka była wypowiedź przed wyborami. W związku z tym, moje pytanie – kto zadecydował, że priorytetowo mamy na liście S6, która jest potrzebna, a została odsunięta nasza droga szybkiego ruchu S3, która powinna być budowana w całym ciągu, aby nasze towary nie uciekały do niemieckich portów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie słyszę. Bardzo proszę panią minister o odniesienie się do poruszanych spraw.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, serdecznie dziękuję za tak duże zainteresowanie problematyką i za tyle bardzo ciekawie postawionych problemów oraz pytań. Liczba tych pytań nie pozwoli mi na to, aby odpowiedzieć na nie w pełni. Niemniej jednak w pierwszej części swojej wypowiedzi odniosę się do tego, co jestem w stanie powiedzieć odpowiadając na pytania, chociażby z tego prostego względu, że uczestniczyłam w pewnych pracach.

Odniosę się w pierwszej kolejności do pytania pana posła Jacha, ponieważ przedstawił bardzo ważne kwestie. Dotyczyły kwestii inwestowania w polskie drogi śródlądowe. Na samym początku chciałabym podkreślić, że w Polsce przyjęliśmy wiele lat temu pewną sekwencyjność działania. Jednym z pierwszych priorytetów były połączenia drogowe, a później – kolejowe. Proszę zauważyć, że jakby wiele lat temu została podjęta decyzja o tym, że równolegle realizujemy wszystkie inwestycje skierowane na wszystkie szlaki komunikacyjne, czyli drogi, koleje, szlaki śródlądowe plus także przestrzeń powietrzna, lotniska i porty lotnicze, to wymagałoby to zaangażowania wysokich środków finansowych. Takie państwo, jak Polska, nie byłoby w stanie tego udźwignąć. Przez te lata w dużym

zakresie zostały zagospodarowane drogi. Koleje są w trakcie ogromnych inwestycji, łącznie z tym, co dzieje się jeśli chodzi intermodal portowy i połączenie północ-południe, ale także wschód-zachód. Przyszła pora na drogi wodne śródlądowe. Jak wspomniałam, 25 projektów jest w dokumencie implementacyjnym skierowanych głównie na Odrę i kilka na Wisłę. To nie są może ogromne środki, ale pozwolą one poprawić stan polskich rzek, w pierwszej kolejności pewnie Odry. Nie wiem, jakie decyzje będą podjęte. Potrzebujemy opinii Komisji Europejskiej, bo taka jest procedura. Odra jest jakby „łatwiejsza" do wykonania. Ja przyglądam się temu od 14 miesięcy, kiedy zostałam podsekretarzem stanu. Pan poseł Jach odniósł się do decyzji z 2011 r. Nie wiem, jaka była ta decyzja. Znam kontekst, jeżeli chodzi o tę decyzję, o której ja myślę. Wówczas powstała kwestia ratyfikacji przez RP umowy AGN. Umowa AGN obliguje wszystkie państwa członkowskie, bo jest to umowa międzynarodowa, do której UE namawia wszystkie państwa członkowskie do przystąpienia do niej. Obliguje ona do podniesienia do IV klasy żeglowności. W związku z tym przechodzimy nie na poziom miliardów, ale dziesiątek miliardów, na które nas po prostu nie stać. Oczywiście, moglibyśmy ratyfikować umowę, ale jej nie wykonując. W jakim świetle się wówczas stawiamy? Nie jesteśmy zamknięci na tę umowę, ale zacznijmy od czegoś. Zacznijmy od III klasy i 180 cm, które pozwalają na to, aby barki i zestawy pchane woziły ładunki, nie tylko ładunki sypkie, ale także kontenery w dwóch warstwach. To jest możliwe do realizacji przez następne lata, jeżeli pójdziemy w kierunku realizacji dokumentu implementacyjnego i wykorzystamy te środki.

Wisła jest trudną rzeką. Jeżeli ktoś zna specyfikę tej rzeki wie, że jest tam bardzo dużo łach. Uregulowanie Wisły jest bardzo trudne. Wystarczy wzbić się samolotem nad Warszawę i zobaczyć, że Wisła to nie są proste tematy. Marzy się nam to, bo powinniśmy odciążyć drogi i w przyszłości koleje. Oczywiście, możemy powiedzieć, że mamy dużo problemów i nie widzieć tego, że polskie porty morskie biją rekordy przeładunków w tej chwili. Udaje się nam przy pomocy statków *fiderowych* i przy pomocy tej sieci transportowej, którą mamy, zagospodarować te ładunki. W MIiR jest bardzo duża świadomość i nastawienie na to, aby realizowane były jak najlepsze projekty, które są najważniejsze dla poprawy infrastruktury i intermodalności transportu polskiego w połączeniu północy z południem oraz wschodem z zachodem.

Teraz, wracając do moich doświadczeń. Uczestniczyłam nie tak dawno temu w Dniach Morza w Pradze, gdzie spotkałam się z przedstawicielami transportu ze strony Republiki Czeskiej. Dwa, trzy tygodnie później miałam okazję uczestniczyć, jako przedstawiciel rządu, w konferencji transportowej Ostrawa 2014, gdzie wiele czasu poświęciłam na rozmowę z ministrem Dobeszem, który zapewniał mnie, że strona czeska bardzo poważnie myśli o tym, żeby zrealizować R11, które jest nam potrzebne do tego, abyśmy mogli zrealizować po stronie polskiej tę inwestycję drogową. Nie możemy sobie pozwolić na to, że zrealizujemy fragment drogi, który nikomu do niczego nie będzie służył. Tu trzeba podejmować rozsądne decyzje. Przy racjonalnych decyzjach strony Republiki Czeskiej nasze decyzje są jak najbardziej otwarte. My nie widzimy jakichś trudności z naszej strony, ale, myśląc o połączeniach transgranicznych, musimy mieć partnera takiego, jak my jeżeli chodzi o realizację. To jest na dobrej drodze. Natomiast trudno mi powiedzieć, kiedy po stronie czeskiej jakie decyzje zapadną. Ten dialog jest prowadzony intensywnie z naszej strony. Ja jestem tutaj tylko elementem subsydiarnym. Te negocjacje są prowadzone przez ministra właściwego ds. kwestii drogowych. W MIiR jesteśmy w takiej współpracy, że jeżeli ktokolwiek z nas spotyka się z przedstawicielami innych państw w swoich sprawach, to automatycznie porusza również sprawy całego MIiR, tj. sprawy drogowe, kolejowe i śródlądowe oraz każde inne. To jest bardzo ciężka praca, ale są jej efekty i potrzebujemy w tej chwili bez wątpienia cierpliwości.

W zasadzie chciałam odnieść się do tego, co poruszył pan poseł Litwiński. To w zasadzie dotyka pewnej filozofii historycznego przekonania i można powiedzieć, że wiary. Jeżeli ktoś nie chce zobaczyć postępu, to po prostu go nie zobaczy. Ja ten postęp widzę. To nie jest tak, że wyobrażam sobie, że go widzę, ale widzę go, bo mam kontakt ze wszystkimi podmiotami. Z niektórymi mam bardziej ścisły kontakt, z innymi mniejszy. Muszę wykonywać swoją merytoryczną pracę poza zwiedzaniem, oglądaniem i spotykaniem się, ale ten postęp jest. Pamiętam, jak wyglądało Wybrzeże 30 lat temu, jak wyglądało 20 lat

temu oraz wiem, jak wygląda dzisiaj, jak wyglądają porty, nabrzeża, jakie są inwestycje w zakresie ochrony brzegów morskich i jakie jeszcze będą inwestycje. Tak że to jest taka kwestia. Zgadzam się z tym, że potrzebna jest wiedza skierowana do Polaków na temat gospodarki morskiej i jej potencjału, i to zarówno w kwestii wiedzy historycznej, jak i tego, co mamy dzisiaj oraz tego, co możemy mieć w przyszłości. To jest bardzo istotne.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Szmita dotyczące negocjacji, gdzie przeczytał informację w „Rzeczpospolitej", to nie mam żadnych informacji, co do tego, żeby morskie projekty i projekty śródlądowe były zagrożone na dzień dzisiejszy. Negocjacje to pewien proces. One są rozciągnięte w czasie. W związku z tym, być może są jakieś punkty sporne i być może polska strona, czyli Polska jako państwo członkowskie UE, i nasi negocjatorzy z MIiR uznali, że nie do końca zgadzają się ze stanowiskiem Komisji Europejskiej albo Komisja Europejska być może nie znalazła wystarczających argumentów, żeby przekonać Polskę, naszych negocjatorów do zmiany stanowiska. W związku z tym, trwają negocjacje. Do momentu, do którego nie zostaną zakończone i nie zobaczymy ostatecznego wyniku nie powinniśmy tego komentować. Poczekajmy na efekt negocjacji, który będzie.

Co do zdolności negocjatorów z MIiR, to proszę nie mieć wątpliwości. Są to wybitni specjaliści, którzy od wielu lat mają bardzo ścisły kontakt z organami unijnymi i Komisji Europejskiej.

Jeżeli chodzi o pytania, które dotyczyły dróg, a pytań było dużo – autostrady morskie w kontekście TEN-T, jako drogi morskie, koleje metropolitalne i inne połączenia drogowe w woj. zachodniopomorskim – to poprosiłabym pana przewodniczącego o zgodę na to, abyśmy przygotowali szczegółowy i wyczerpujący materiał. Poprosiłabym o to. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. To oczywiste, że na szereg szczegółowych pytań, które były tu poruszane, trzeba umożliwić pani minister odpowiedź na nie na piśmie. To jest zrozumiałe i stosujemy taką praktykę.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, ponieważ wyczerpaliśmy temat zawarty w drugim punkcie porządku dzisiejszego posiedzenia, chciałbym bardzo gorąco podziękować za dzisiejsze posiedzenie i za bardzo merytoryczną dyskusję, która była pozbawiona emocji, często elementów politycznych. Dziękuję za troskę, którą państwo wyraziliście – zarówno posłowie, jak i zaproszeni goście – o całokształt naszej gospodarki morskiej. Nie chciałbym się tutaj naprawdę wysilać na daleko idące wnioski. Pani minister bardzo wyraźnie o tym mówiła. Zapewniam państwa, że w gronie Komisji Infrastruktury inwestycje drogowe, bo one były realizowane w pierwszej kolejności, jeśli chodzi o szeroko rozumianą infrastrukturę transportową, to przy każdej dyskusji – a wielu z nas jest tu nie kilka, ale nawet kilkanaście lat – elementy gospodarki morskiej i portów zawsze były tym elementem, który był brany pod uwagę przy planowaniu zadań drogowych. Potrzeba zarówno ciągów drogowych, autostrad w kierunku wschód-zachód, jak i północ-południe. Jest podstawowy plan budowy autostrad, jak A1 północ-południe. Chodzi także o porty Trójmiasta. Trójka, jedenastka, piątka są to ciągi dróg wzdłuż zachodniej granicy. Wiemy jakie mają one znaczenie dla gospodarki morskiej i naszych portów. Udało się nam to. Pewnie impreza EURO 2012 przyspieszyła to. Wspaniale zmodernizowaliśmy porty lotnicze. O tym też pani minister mówiła. Wszystkie porty, zarówno centralny, jak i regionalne, zmodernizowaliśmy. Jesteśmy przed następną perspektywą finansową i możliwościami z tym związanymi, ale także decyzjami podjętymi przez Komisję Europejską w związku ze wspólną przestrzenią powietrzną. Tu mamy także dalsze zadania do wykonania w sensie poprawy efektywności transportu lotniczego w Europie, w sensie jednolitej przestrzeni powietrznej. Jeżeli chodzi o koszty, to jesteśmy dwa razy droższi niż transport lotniczy Ameryki. Dzisiaj świat lotniczy podlega globalizacji. Wchodzimy w decydującą fazę modernizacji naszej infrastruktury kolejowej. Życzę państwu, aby plany w zakresie infrastruktury transportu wodnego, śródlądowego, dalekomorskiego, żeby realizowały się na miarę oczekiwań i potrzeb naszej gospodarki. Nas też to dotyczy, abyśmy wspomagali państwa wysiłki. Dzisiaj jeszcze raz bardzo dziękuję za bardzo dobrą dyskusję. Do zobaczenia. Być może będzie to u państwa na wyjazdowym posiedzeniu Komisji, ale na pewno będzie też to tutaj. Dziękuję bardzo.